

МОЁ МЕТРО

март
№ 3 (119)
2021

Корпоративное издание Московского метрополитена



Метро + трамвай

Встречаем НОВЫХ КОЛЛЕГ!

ЦИФРА НОМЕРА

Почти
66 400
человек

Такова численность коллектива нашего предприятия после объединения с наземным рельсовым транспортом. Это как население среднего города России и на 10 тысяч больше количества жителей Гренландии.

стр. 2

ЦИТАТА НОМЕРА

«Нашей команде удалось решить очень сложные технические задачи, с которыми не могли справиться даже представители заводов-производителей из Германии».

Александр Бураков, мастер дистанции лифтового оборудования Эскалаторной службы Дирекции инфраструктуры

стр. 4

ВОПРОС НОМЕРА

Хор, горы, театр...
Чем богата
корпоративная
жизнь метро и как
в неё влиться?

стр. 12

На фото – водитель трамвая Альфия Ильязова, представительница самой массовой профессии в наземном рельсовом транспорте Москвы

Уважаемые коллеги!

Виктор Козловский,
начальник
Московского
метрополитена



ХОЧУ ОБРАТИТЬСЯ С ПРИВЕТСТВЕННЫМ СЛОВОМ К РАБОТНИКАМ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, СВЯЗАННЫХ С ОБСЛУЖИВАНИЕМ ТРАМВАЙНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА МОСКВЫ, СТАВШИХ СЕГОДНЯ НАШИМИ НОВЫМИ КОЛЛЕГАМИ.

Правительство Москвы ведёт постоянную работу, направленную на совершенствование функционирования общественного транспорта города. Очередным шагом этой важной работы стало объединение городского рельсового транспорта – метрополитена и трамвая. В начале этого года часть сотрудников ГУП «Мосгортранс», обслуживающих трамвайную сеть города, была переведена в штат ГУП «Московский метрополитен», где были созданы почти шесть тысяч новых рабочих мест.

Такие изменения необходимы для объединения функций управления столичным рельсовым транспортом. Сегодня во всём мире действует единый тренд на централизацию управления активами, сервисами и инфраструктурой в сфере общественного транспорта. Это позволяет обеспечить более высокий уровень надёжности наземного рельсового транспорта, единый стандарт обслуживания инфраструктуры, повышение уровня сервиса, автоматизацию процессов, оптимизацию расходов, быстрое внедрение и масштабирование инноваций.

Во многих городах метрополитеном и наземным рельсовым транспортом управляет единый оператор, например в Лондоне, Париже, Гонконге, Нью-Йорке и многих других мегаполисах мира. Это также позволяет объединить сервисы нескольких видов

транспорта в одном приложении, сделав передвижение по городу значительно более удобным для пассажиров.

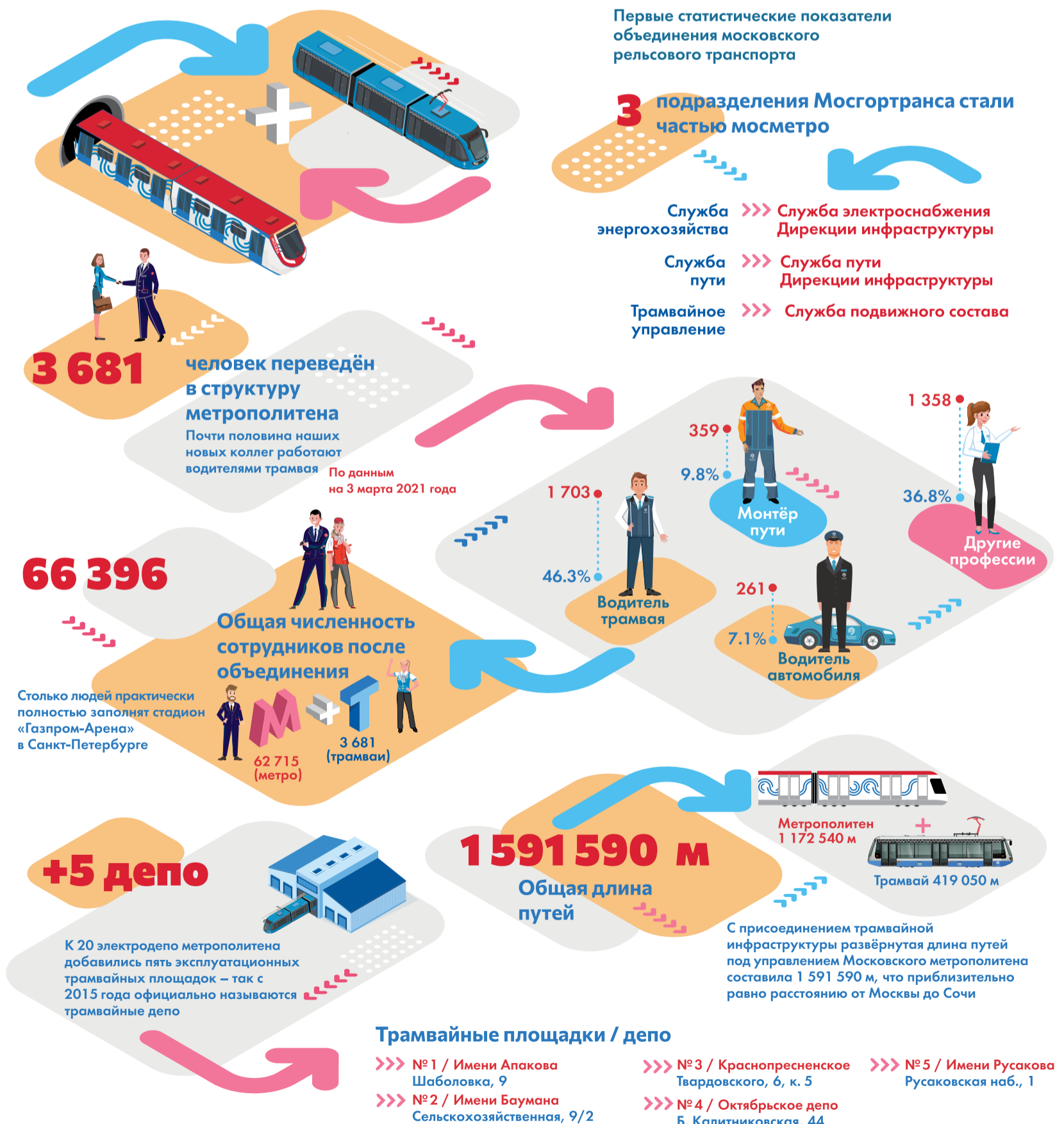
В Москве процесс объединения управления городским транспортом был начат давно и наши пассажиры уже отметили позитивные результаты. Сегодня в городе действуют общие стандарты обслуживания пассажиров, объединённая система оплаты проезда и единая навигационная система.

Напомню, что при переводе работников из «Мосгортранса» в метрополитен не только были полностью сохранены их заработная плата и стаж работы, но и значительно расширился социальный пакет, появились дополнительные возможности для успешного профессионального роста.

Я уверен, что передача управления трамвайной сетью в Московский метрополитен поможет перейти на новый уровень подбора персонала, процесса обучения и подготовки высококвалифицированных сотрудников.

Подводя итоги, хочу отметить, что главная цель всех изменений – это повышение уровня обслуживания пассажиров, стремление сделать их поездки в городском общественном транспорте ещё более комфортными, удобными и безопасными.

Метрополитен + трамвай



ПУЛЬС РАЗВИТИЯ

Новости марта в цифрах

ЭСКАЛАТОР ПРОТЯЖЁННОСТЬЮ 130 МЕТРОВ

УСТАНОВЯТ НА СТАНЦИИ
«МАРЬИНА РОЩА» БКЛ

Это будет самый длинный эскалатор в московском метро, сообщает сайт Комплекса градостроительной политики и строительства города Москвы. Кстати, «Марьина Роща», открытие которой запланировано на 2022 год, является самой глубокой станцией нового метрокольца, она уходит под землю более чем на 70 метров.

964 ПРЕСТУПНИКА ПОМОГЛА ЗАДЕРЖАТЬ

СИСТЕМА ВИДЕОАНАЛИТИКИ
В МЕТРО ЗА ПОЛГОДА

Буквально в течение трёх секунд система подаёт сигнал полиции, если модули на турникетах фик-

сируют человека, находящегося в розыске. По словам начальника Службы безопасности Московского метрополитена Андрея Кичигина, система распознавания лиц не располагает персональными данными граждан, речь идёт исключительно о сравнении людей с ориентировками.

БОЛЕЕ 8 000 РАБОТНИКОВ МЕТРО

УЖЕ ЗАЩИТИЛИ СЕБЯ
ОТ КОРОНАВИРУСА

Около 200 коллег ежедневно проходят вакцинацию от COVID-19 в здравпунктах метрополитена. Среди подразделений по количеству прививок лидируют Служба профориентации, обучения и развития персонала и Комплекс логистики и складского хозяйства. Количество вакцинированных здесь составляет 44% и 33% соответственно. Среди электродепо самое активное – «Новогиреево», где вакцинировано 27% работников. Чаще остальных на прививки приходят коллеги в возрасте 35–40 лет.



ЗАПИСЬ НА ПРИВИВКУ

В ОТДЕЛАХ КАДРОВ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ПО ГОРЯЧЕЙ ЛИНИИ МЕДИЦИНСКОЙ
СЛУЖБЫ
8 (903) 288-58-82
ЕЖЕДНЕВНО С 8:00 ДО 20:00

ПУНКТЫ ВАКЦИНАЦИИ

ЗДРАВПУНКТ ЭЛЕКТРОДЕПО «ИЗМАЙЛОВО»
ИЗМАЙЛОВСКИЙ ПР-Т, 45, МЕТРО «ИЗМАЙЛОВСКАЯ»
ЗДРАВПУНКТ ЭСКАЛАТОРНОЙ СЛУЖБЫ
УЛ. КРАСНОПРУДНАЯ, 9А, СТР. 1, МЕТРО «КОМСОМОЛЬСКАЯ»
ИЛИ «КРАСНОСЁЛЬСКАЯ»

ПАМЯТЬ

Открыт памятник 18-й дивизии народного ополчения

ТОРЖЕСТВЕННАЯ ЦЕРЕМОНИЯ
ОТКРЫТИЯ СОСТОЯЛАСЬ 2 МАРТА.
МОНУМЕНТ УСТАНОВИЛИ НА
ЛЕНИНГРАДСКОМ ПРОСПЕКТЕ.

Недалеко от этого места, в гостинице «Советская», происходило формирование 18-й Московской дивизии народного ополчения. Среди добровольцев были метрополитеновцы. Дивизия возглавляла Можайскую линию обороны, сдерживала натиск фашистских войск под Волоколамском, участвовала в контрнаступлении под Москвой, дошла до Восточной Пруссии, была преобразована в 11-ю гвардейскую стрелковую дивизию.

Монумент поставили в рамках патриотической программы «Памяти Московского народного ополчения», которая реализуется по инициативе депутатов Мосгордумы. В церемонии открытия приняла участие заместитель председателя Совета ветеранов Московского метрополитена Людмила Христохина. «На фронт ушли 30% работников нашего предприятия, – отметила она. – Одни вступили в ряды Красной Армии, другие, имея отсрочку на руках, – в ряды народного ополчения. Метрополитеновцы в основном воевали именно в 18-й дивизии. Многие из них не вернулись с войны. В честь этой дивизии метрополитен присвоил имя «Народный ополченец» составу, который курсирует на Замоскворецкой линии». **ММ**

3

март
3 (119) 2021П
а
н
о
р
а
м
а

К СВЕДЕНИЮ

Ещё больше госуслуг на **MOS.RU** по полной учётной записи

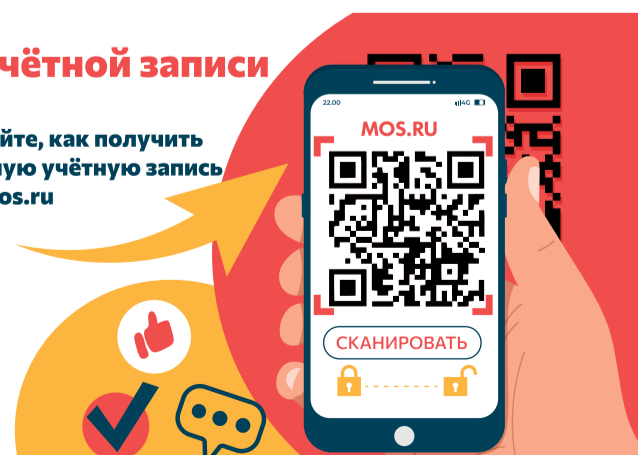
На портале Москвы жителям столицы сегодня доступно более 360 электронных сервисов.

Передать показания счётчиков, оплатить штрафы, записаться к врачу, запросить справки – всё это и многое другое можно сделать с любого устройства с выходом в интернет.

При этом в полной мере использовать потенциал платформы могут только пользователи с подтверждённой учётной записью.

Получить её можно бесплатно разными способами: через gosuslugi.ru, в центрах «Мои документы», через Сбербанк ID, через ВТБ-Онлайн.

Узнайте, как получить полную учётную запись на **mos.ru**



ЛИЦА МЕТРО

Лучшие работники

IV квартала



АЛЕКСАНДР БУРАКОВ,
мастер дистанции лифтового
оборудования Эскалаторной
службы Дирекции инфраструктуры
Стаж: 2 года

Перенастроил и запустил лифты на станциях «Достоевская», «Технопарк», «Жулебино», «Красногвардейская», на последней также восстановил работоспособность подъёмной платформы.

ПОЧЕМУ МЕТРО

Я долгое время работал инженером-наладчиком лифтов, а потом по приглашению устроился в Московский метрополитен. Мне здесь нравится: в целом по отрасли интересные условия и оборудование необычное. А ещё у нас очень хороший коллектив (молодое поколение особенно радуется) и лучший начальник за всю мою трудовую деятельность. Он очень строг, но в то же время всегда готов поддержать работников.

О ПРИЗНАНИИ

Нашей команде удалось решить очень сложные технические задачи, с которыми не могли справиться даже представители заводов-производителей из Германии. А именно: выявить неполадки и запустить в работу пять лифтов и одну подъёмную платформу. Важно, что этим оборудованием пользуются в основном маломобильные пассажиры. Приятно, что наша работа делает передвижение в метрополитене для них более комфортным.

ЛУЧШИМ РАБОТНИКАМ ВРУЧАТ БЛАГОДАРСТВЕННЫЕ ПИСЬМА ЗАМЕСТИТЕЛЯ МЭРА В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ МОСКВЫ, РУКОВОДИТЕЛЯ ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА. МЫ ГОРДИМСЯ КОЛЛЕГАМИ И ЖЕЛАЕМ ИМ УСПЕХОВ!

НАГРАДЫ

Особый подарок
для лучших женщин

В ПРЕДДВЕРИИ 8 МАРТА В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ МОСКВЫ ВРУЧИЛИ НАГРАДЫ РАБОТНИЦАМ ГОРОДСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Три наших коллеги удостоены звания «Почётный работник транспорта и связи города Москвы». Это Светлана Виноградова, обходчик пути и искусственных сооружений 2-й дистанции пути Службы пути и искусственных сооружений Дирекции инфраструктуры, Нина Гасич, электромонтёр по ремонту и обслуживанию электрооборудования дистанции освещения Службы электроснабжения Дирекции инфраструктуры, и Лариса Гурова, начальник станции 7-й дистанции Службы движения.

Двум сотрудницам Медицинской службы объявили Благодарность Мэра Москвы за борьбу с распространением COVID-19. Это Ирина Бороздина, заведующая здравпунктами, и Анна Ермолаева, врач-эпидемиолог Отдела санитарно-эпидемиологического контроля.

Поздравляем коллег и гордимся ими!

Напомним, что награды подкреплены премиями: 250 тыс. рублей за звание и 200 – за благодарность.



ЭДУАРД ЧАЙНИКОВ,
машинист электропоезда
электродепо «Северное»
Стаж: 10 лет

При въезде на станцию «Библиотека им. Ленина» увидел пассажира на путях и своевременно применил экстренное торможение, не допустив наезда на человека и перерыва в движении поездов.

ПОЧЕМУ МЕТРО

Мой брат – поездной диспетчер, работает в метрополитене с 2008 года. Он, собственно, меня и привёл в депо «Северное» чуть ли не за руку. Я тогда работал в охране и думал, что не справлюсь с учёбой, но брат стоял на своём, и в 2010 году я решил всё-таки попробовать. Изучать электрику, механику, ПТЭ в 30 лет, конечно, было непросто, но со временем я вошёл во вкус и отлично справился с экзаменами.

О ПРИЗНАНИИ

Новость о том, что я стал лучшим сотрудником, для меня была очень неожиданной – даже не сразу понял, что именно послужило причиной для такого признания. Хотя не могу сказать, что человек на путях – событие рядовое. Это был первый случай в моей 10-летней карьере. В тот вечер я управлял обкаточным составом, при въезде на станцию «Библиотека им. Ленина» увидел впереди какой-то силуэт и применил экстренное торможение. Когда человек встал, я, конечно, обрадовался, что успел остановить поезд, но в целом был спокоен и действовал по инструкции.



Электромонтёр Нина Гасич на награждении в Белом зале Правительства Москвы.
Фото: Instagram Мэра Москвы

ДАТА

ТРАДИЦИЯ

5

март
3 (119) 2021**7 марта****депо «Владыкино»
отметило 30-летие****В ЭТОТ ДЕНЬ В 1991 ГОДУ ОТКРЫЛИ ТИМИРЯЗЕВСКИЙ РАДИУС
СЕРОЙ ЛИНИИ МОСКОВСКОГО МЕТРО И ЭЛЕКТРОДЕПО НАПРАВИЛО
ПАССАЖИРАМ ПЕРВЫЙ ПОЕЗД**Электродепо
«Владыкино»

Жители новых микрорайонов Бибирево и Отрадное с надеждой ожидали этот момент. Многие из них впоследствии пришли работать в метродепо. Им памятливы дни, когда оно только строилось. Они видели своими глазами, как на пустыре выросло предприятие. Здесь с теплом вспоминают основателей депо. Прежде всего первого начальника Александра Никитенко.

Депо стало вторым домом для поездов Серпуховско-Тимирязевской линии. Оно пришло на помощь «Варшавскому», которое, в свою очередь, много сделало для открытия «Владыкино»: здесь готовили машинистов в новое депо, отсюда пришли опытные кадры, чтобы продолжить формировать молодой коллектив.

Изначально пассажирский парк «Владыкино» составляли вагоны типа 81-714/717, или «номерные». Они прослужили здесь почти четверть века. Последний из них вышел на линию в 2015 году. К этому сроку пассажирский парк «Владыкино» полностью заменили.

**Дмитрий Семёнов,
заместитель начальника электродепо
по безопасности движения поездов**

Замена подвижного состава велась с 2013 года. На смену «номерным» начали поступать вагоны 81-760/761, или «Ока». Прежние и новые составы были принципиально разными: и по оснащению, и по оборудованию, только по габаритам сходны. Поэтому приходилось серьезно переучиваться и руководящему составу, и машинистам, и помощникам. Мы ждали этого с нетерпением, и с трепетом, и с опасением. Это была и радость, и большая работа.

Линию укомплектовали новейшими по тем временам поездами. А кроме того, в парке депо появились три уникальных состава – со сквозными проходами. Выходит, что «Владыкино» имело непосредственное отношение к созданию самого современного поезда настоящего – «Москвы».

**Сергей Савин,
машинист-инструктор по автотормозам,
председатель первичной профсоюзной организации**

Когда менялся парк, к нам поступили экспериментальные составы серии 81-760А, называемые в нашем обиходе «баклажаны» за необычную фиолетовую расцветку. Это были первые на Московском метрополитене составы, имеющие сквозные проходы. Можно сказать, прародители современной «Москвы». И в нашем депо проводились их испытания.

На метрополитене – предприятии с 85-летней историей – судьбы и события переплетены крепкими нитями, настоящее прочно связано с прошлым. Не исключение и «Владыкино». Здесь работают семейные пары, которые впервые встретились в депо. Сюда, повзрослев, приходят дети работников. И, конечно, депо может гордиться трудовыми династиями. Здесь их представлено три. Во «Владыкино» особая, очень теплая, дружественная, семейная атмосфера.

Сегодня депо проходит важный этап своей истории. Здесь развернулось большое строительство. Идёт третий этап реконструкции, предполагающий расширение депо на девять канав и возведение нового административно-бытового корпуса для персонала в четыре этажа (плюс подземный).

От души поздравляем коллег с юбилеем. Желаем успехов и дальнейшего развития!



Подробнее о
«Владыкино»
смотрите в
видеосюжете к
юбилею электродепо

Женщины**МОСКОВСКОГО МЕТРО****ПРЕДПРАЗДНИЧНАЯ ЛЕКЦИЯ С ТАКИМ
НАЗВАНИЕМ ПО ТРАДИЦИИ ПРОШЛА 5 МАРТА
В ЦЕНТРЕ ПРОФОРИЕНТАЦИИ**

Символично празднику, на встречу пригласили восемь героинь разных профессий метро, которые рассказали о своей карьере на нашем предприятии. Собственной судьбой они доказали, что женщине под силу успешно справляться с любыми задачами. Например, быть дежурной по станции и переквалифицироваться в машиниста электропоезда, став участницей первой в XXI веке группы машинистов-женщин.

На встречу пришли ребята из «35-го отряда» (клуб для детей работников метро). От представительниц Службы пути и искусственных сооружений они узнали увлекательные факты о работе метро ночью: какие инструменты и технику используют обходчики пути и дренажники, как график отражается на жизни сотрудниц. Много полезной информации рассказали коллеги Медицинской службы и Центра обеспечения мобильности пассажиров. Представительницы Химической лаборатории поведали о своих интересных задачах. Увлекательными были рассказы об особенностях работы дефектоскописта и инженера моторно-рельсового транспорта.

Организаторы и слушатели благодарят за приятную беседу Кристину Вакуленко, Диану Горшкову, Елену Попову, Татьяну Голубкову, Надежду Филатову, Фаину Холину и Анну Терентьеву.



На лекции «Женщины московского метро» в Центре профориентации

ПРОФОРИЕНТАЦИЯ**В ЕДЦ на экскурсию
и за поздравлениями****ПРАЗДНИЧНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ МОГУТ БЫТЬ
НЕ ТОЛЬКО КРАСИВЫМИ, НО И ПОЛЕЗНЫМИ**

Так решили в Студенческом отряде Центра профориентации и накануне 8 Марта позвали учащихся РУТ (МИИТ) и МАДИ в гости в наш Единый диспетчерский центр. Для девушек провели экскурсию, а после организовали встречу в формате диалога с работницами метрополитена.

Об интересных случаях в профессии, опыте работы в метро и просто о личном студенткам рассказали машинист электропоезда Кристина Вакуленко и поездной диспетчер подменной смены Александра Козинец. И, конечно же, день не обошелся без поздравлений и цветов.



Студентки РУТ (МИИТ) и МАДИ в Едином диспетчерском центре

К
О
М
А
Н
Д
А

6

март
3 (119) 2021К
О
М
А
Н
Д
А

Доска Почёта Московского метрополитена

ВХОДЯ В ИНЖЕНЕРНЫЙ КОРПУС НА ПРОСПЕКТЕ МИРА, ВЫ, НАВЕРНОЕ, ЗАМЕЧАЛИ НА СТЕНЕ ПОРТРЕТЫ ЛУЧШИХ РАБОТНИКОВ ГОДА? ИЛИ ПРОБЕЖАЛИ МИМО, СПЕША ПО ДЕЛАМ? ВРЕМЯ ПОЗНАКОМИТЬСЯ С ТЕМИ, ЧЬИ ФОТО – НА ДОСКЕ ПОЧЁТА – 2020. СЮДА ЗАНОСЯТ ЗА ДОБРОСОВЕСТНЫЙ ТРУД НА ПРЕДПРИЯТИИ, БОЛЬШОЙ ЛИЧНЫЙ ВКЛАД В ЕГО РАЗВИТИЕ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И ВЫСОКОЙ КУЛЬТУРЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ. УДОСТОЕННЫЕ ЭТОЙ НАГРАДЫ, КРОМЕ ПРИЗНАНИЯ ЗАСЛУГ, ПОЛУЧАЮТ ПРЕМИЮ 10 000 РУБЛЕЙ.



Александр Акишин, токарь Токарно-фрезерного отделения Главных объединённых ремонтно-механических мастерских Дирекции инфраструктуры



Людмила Алексеева, ведущий экономист электродепо «Планерное»



Андрей Баранов, старший электромеханик электродепо «Калужское»



Павел Вершеник, заместитель главного инженера по реконструкции объектов Электромеханической службы Дирекции инфраструктуры



Алексей Волк, машинист электропоезда электродепо «Выхино»



Александр Галышев, электромеханик связи 2-й дистанции Службы связи Дирекции информационно-технологических систем и систем связи



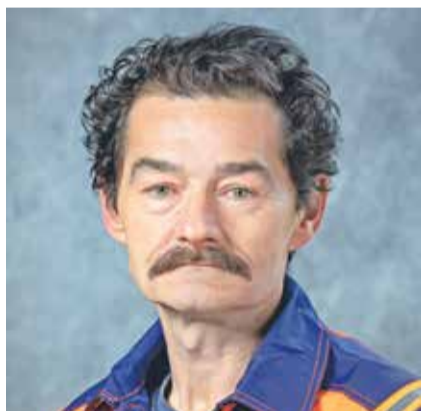
Иван Гонин, электромонтер по ремонту аппаратуры релейной защиты и автоматики электродепо «Замоскворецкое»



Светлана Гутина, старший кладовщик электродепо «Фили»



Диана Давыдова, маляр 4-й дистанции Службы пассажирских устройств Дирекции инфраструктуры



Павел Демешко, слесарь-электрик по ремонту электрооборудования электродепо «Красная Пресня»



Андрей Евсюков, машинист электропоезда электродепо «Руднёво»



Юрий Ежов, слесарь по ремонту подвижного состава электродепо «Северное»



Анна Ермолаева, врач-эпидемиолог Отдела санитарно-эпидемиологического контроля Медицинской службы



Дмитрий Зайцев, старший диспетчер Эскалаторной службы Дирекции инфраструктуры



Максим Козлов, начальник Ремонтно-механического цеха Вагоноремонтного комплекса



Елена Кукушкина, старший инспектор 8-го отдела Подразделения транспортной безопасности Службы безопасности



Ольга Малышева, инженер
Производственно-технического отдела
Службы электроснабжения Дирекции
инфраструктуры



Артём Маскин, машинист-инструктор
локомотивных бригад электродепо
«Лихоборы»



Наталья Московкина, рабочий по
комплексному обслуживанию и ремонту
зданий Ремонтно-хозяйственной службы
Дирекции инфраструктуры



Андрей Мелехин, мастер мотодепо
электродепо «Свиблово»



Елена Надёжкина, старший кладовщик
Склада забытых вещей Службы
пассажирских сервисов



Евгений Никитин, электромеханик
электродепо «Варшавское»



Максим Николаев, инженер-технолог
Производственно-технического отдела
электродепо «Измайлово»



Владимир Обухов, слесарь-сантехник
электродепо «Митино»



Сергей Панков, бригадир (освобождённый)
предприятий железнодорожного транспорта
и метрополитенов электродепо «Владыкино»



Евгения Паршинцева, заместитель
начальника Отдела оформления имущества
Дирекции строящегося метрополитена



Михаил Семиколеных, старший
электромеханик 6-й дистанции Службы
сигнализации, централизации и блокировки
Дирекции инфраструктуры



Мария Смирнова, дежурный станционного
поста централизации 9-й дистанции Службы
движения



Наиль Тайценов, машинист электропоезда
электродепо «Новогиреево»



Александра Тихонова, заместитель
начальника 2-й дистанции Службы сбора
доходов



Виталий Токарчук, машинист
электропоезда электродепо «Солнцево»



Михаил Федин, старший мастер
Комплексной бригады электродепо «Сокол»



Андрей Фомин, электромеханик
электродепо «Черкизово»



Александр Шашков, старший мастер по
капитальному ремонту пути Службы пути
и искусственных сооружений Дирекции
инфраструктуры



Андрей Шлянин, слесарь по ремонту
подвижного состава электродепо
«Печатники»



Денис Юртаев, заместитель начальника
Производственно-технического отдела
Дирекции обслуживания Московского
центрального кольца

Территория мастеров

РЕДАКЦИЯ ММ ПРИШЛА В ГОСТИ В ЛЕГЕНДАРНЫЕ ГЛАВНЫЕ ОБЪЕДИНЁННЫЕ
РЕМОНТНО-МЕХАНИЧЕСКИЕ МАСТЕРСКИЕ (ГОРММ) ДИРЕКЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ФАКТЫ ИСТОРИИ

ГЛАЗАМИ ЗНАТОКА



В нынешнем году подразделение отметило 85-летие. Главные ремонтные мастерские – Механический завод – Опытно-электромеханический завод (ОЭМЗ)... В разные годы своей богатой истории предприятие меняло имена и расширяло задачи.

У мастерских метро есть свой летописец из числа ветеранов предприятия. Приведём выдержки из его исторических зарисовок.

Из очерка Вячеслава Иванова, инженера-конструктора ОЭМЗ (1971-1988), главного технолога МА «Метро» (1992-2012), заслуженного работника транспорта РФ, почётного железнодорожника

Местность

Главные ремонтные мастерские расположились на территории древней местности Московии – Красного села. Первое поселение здесь, на живописных берегах самого большого в Москве пруда, возникло, по предположению И. Е. Забелина, на заре московской истории – в XII или XIII веке.

Первая площадка

В советское время территория Красного села и Красного пруда (к тому времени уже засыпанного) была признана наиболее удобной для формирования базы по строительству метрополитена. Согласно воспоминаниям старейшего работника мастерских И. Г. Вергузова (электромонтёр в 1935–1983 годах, трудовую деятельность на площадке «Северная» начал в 1928 году), в 1931 году на площадку пришли строители только что созданного Метростроя: «Они возвели трёхэтажное здание конторы. На первом этаже располагались собственно мастерские. Они стали своего рода базой – складом, где размещалось оборудование для будущего метрополитена, проводился ремонт строительного инструмента и изготавливались леса и вышки для работы в стволах шахт и в тоннелях. В 1935 году, после открытия метрополитена для пассажиров, в мастерских, на которые возлагается обязанность текущего ремонта вагонов метро, устанавливаются станки».

День рождения и первые годы

3 января 1936 года Главные мастерские вводятся в эксплуатацию в структуре Московского метрополитена. Первым их начальником назначается А. П. Шлейн. Известно одно из его определений эскалатора: «Это подвижной состав, который нельзя выкатить, как вагон, поэтому ответственность эскалаторщика выше, чем у других специалистов метрополитена».

В сентябре 1937 года в производственную деятельность мастерских включили обслуживание 15 эскалаторов.

Годы войны

Одно из первых заданий Государственного комитета обороны, которое получили мастерские, – изготовление оборудования для использования метро в качестве бомбоубежища.

В связи с эвакуацией из Москвы многих промышленных предприятий мастерские получают задание на изготовление и сборку корпусов мин.

Послевоенное развитие

После войны тяжёлая ситуация складывается с безопасной эксплуатацией эскалаторов первой пусковой линии, которые требовали капитального ремонта. На детали не было чертежей. По сути, инженерам мастерских приходилось создавать их заново.

В 1948 году ремонт вагонов передаётся Заводу по ремонту подвижного состава (ЗРЭПС), на площадку электродепо «Сокол». Мастерские переориентируются на ремонт эскалаторов. В качестве «попутной» продукции начинается выпуск и ремонт электромоечных и подметальных машин для метрополитена, телескопических вышек и пяточных дверных навесов.

В 1952 году в ремонтно-механическом цехе создаётся электромонтажная группа, которая специализируется на изготовлении устройств пассажирской, а затем поездной автоматики для метро. Несколько позже начали выпускать разменные автоматы. Многие из них получают внедрение впервые в мире.

Предприятие становится площадкой для претворения в жизнь многих предложений рационализаторов и изобретателей метрополитенов СССР.

СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ

В ФОТООБЪЕКТИВЕ

Признаемся сразу, что корреспонденты ММ побывали только на одной площадке мастерских метрополитена – в депо «Северное». А есть ещё цеха в «Соколе», рельсо-сварочная станция в «Печатниках» и не только. Сегодня подразделение выполняет заказы практически всех служб метрополитена. Однако начать стоило с истоков.

Историческое здание



Это основная площадка мастерских. Здесь ремонтируют эскалаторы. То, что в подземной лестнице нельзя исправить на станции, доставляют сюда. В прошлом году ГОРММ провели более 60 капитальных и средних ремонтов.

Снятые элементы и детали требуется полностью разобрать, прочистить, исправить или заменить, затем покрасить и вновь собрать. Над этими задачами работает уникальный по своим квалификациям коллектив.

Технический контроль



Эскалатор – сложное устройство, в котором работают тысячи деталей. При его ремонте не сразу скажешь, что именно нужно исправить. Тут требуется тщательная проверка. Её проводит Отдел технического контроля (ОТК). На фото Владимир Несвитайло, Андрей Мытник и Екатерина Капочкина определяют состояние деталей рабочего тормоза. Измерив внешние и внутренние размеры микрометром и нутромером, они сравнят их с чертежами и решат, требует ли деталь ремонта. Специалисты ОТК трудятся как в мастерских, так и непосредственно на станциях, где идёт ремонт эскалаторов.

Цех ремонта больших и малых узлов

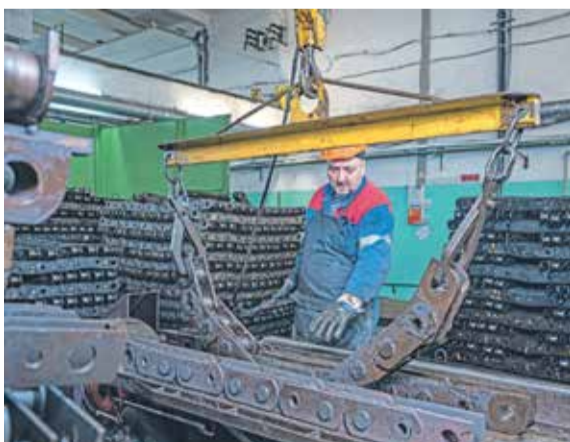


После технического контроля в дело вступают слесари. Эта профессия здесь – одна из ключевых. Представлена она в разных специализациях – слесари-ремонтники, слесари-инструментальщики... В кадре – слесарь механосборочных работ Евгений Подлесных, опытный мастер со стажем 20 лет. После него деталь вновь пройдет контроль и направится на следующий этап ремонта.



С участка ремонта малых узлов перемещаемся на соседний. Здесь нам удастся увидеть самый крупный элемент эскалатора – главный вал. Он принадлежит ЛТ-3 – одному из самых больших эскалаторов в Москве. Именно главный вал, соединенный с редуктором и электромотором, приводит в движение подземную лестницу. Массивные «звёздочки» (диаметром 2 м 30 см), насаженные на вал, двигают тяговые цепи. К цепям крепятся ступени, тем самым образуя лестничное полотно, которое, опираясь на ролики, едет по специальным направляющим, доставляя пассажиров на станцию. Разобрать такой вал можно только здесь, в мастерских, с помощью 400-тонного пресса.

Цех ремонта и изготовления ступеней и тяговых цепей



Ремонт самого лестничного полотна начинается с участка мойки тяговых цепей. Очистить их помогает горячая смесь с добавлением каустической соды и умелые действия профессионала. В кадре – слесарь механосборочных работ Павел Задоя. За смену через его руки проходит до полусотни плетей. После их разберут и передадут техническому контролю. А вновь собрав, проверят нагрузкой на специальном стенде и увезут устанавливать на эскалатор.



Самые красивые кадры – на участке изготовления ступеней. Здесь идет сварка каркасов ступеней. Эта работа требует особой точности, которую гарантируют два условия. Первое – высокая квалификация электросварщика. Под маской – мастер почти с тридцатилетним опытом в профессии Илдар Акжигитов. Второе условие – специальная оснастка, помогающая точно сложить детали в единое целое. Это кондуктор, изготовленный тут же, в ремонтных мастерских – на инструментальном участке.

Инструментальный участок



Здесь создают уникальные изделия – оснастку и инструмент для различных ремонтных работ. К примеру, в наш визит поступил первый заказ для трамвайной инфраструктуры – изготовление измерительных скоб. В кадре – фрезеровщик Станислав Сепяев в процессе выполнения этой задачи.

Мастера инструментального участка трудятся на высокоточном оборудовании, работают над изделиями с допусками до микрона, то есть тысячной доли мм. Чтобы понять, насколько это мало, мы тут же, на участке, замерили микрометром человеческий волос – прибор показал 0,07 мм, а это всего лишь сотые доли.

Далеко не все цеха и участки мастерских попали в наш объектив. Газетный разворот не вместил бы весь объем задач пятисотенного коллектива. Многие виды работ и редчайшие специалисты остались за кадром. Но мы от души благодарим всех за труд и желаем успехов в юбилейный год.

ХОББИ

Интернациональная

Железная дорога на подмосковной даче

МАШИНИСТ ВИТАЛИЙ БУРЬЯНОВ ВОДИТ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА ПО КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ МЕТРО. СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ ОН ТОЖЕ ПРЕДПОЧИТАЕТ ПРОВОДИТЬ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ И ПОСТРОИЛ У СЕБЯ НА ДАЧЕ СОБСТВЕННУЮ МАГИСТРАЛЬ С НАСТОЯЩИМ ПАРОВОЗОМ.



Юрий и Виталий Бурьяновы на личном поезде.
Фото из личного архива

Увлечение поездами у Виталия — от отца. Как и профессия! Оба — Виталий Юрьевич и Юрий Сергеевич — машинисты электродепо «Красная Пресня».

О своей железной дороге Виталий мечтал давно: «Ещё в детстве листал папины немецкие журналы по железнодорожному моделизму. В одном из них увидел фото модели действующего паровоза с вагонами, на которых верхом сидели люди. Бывая на даче, я мечтал, что сделаю такую дорогу вокруг дома и сам построю паровоз. Став старше, задумался об этом всерьёз. Сначала

хотел строить полностью с нуля, но это потребовало бы огромного количества свободного времени, которым я не располагаю. Тогда решил для начала купить локомотив».

Виталий занялся поиском в интернете. В итоге паровоз он заказал японского производства. Вагон прибыл из Англии. Рельсы — немецкие. А шпалы — русские: их он напилывал сам, потом пропитывал и крепил к ним рельсы. Получилась, как шутит моделист, «интернациональная железная дорога».

Сегодня поезд на ходу и возит пассажиров вокруг дачи Бурьяновых, кото-

рая стала привлекательной для окрестных ребятшек. В этом поезде всё как в настоящем. Только кататься можно не в нём, а на нём.

«Длина дорожного кольца — 45 метров. Ширина колеи — 127 мм, или 5 дюймов, — рассказывает Виталий. — Это стандарт для садовых железных дорог, популярных в Англии и Германии. Вначале я задумывался над вариантом побольше, чтобы помещаться внутри. (Кстати, подобные модели существуют — их построили наши русские умельцы, можно увидеть в сети). Но поскольку при прокладке пути вокруг нашего дома получились бы кривые малых радиусов, я остановился на миниатюрной дороге».

Заметим, что «миниатюрные» вагоны выдерживают почти по 200 кг

каждый. На вопрос: была ли мысль использовать поезд в практических целях, Виталий, смеясь, отвечает: «Почему бы нет? Можно проложить путь до компостной кучи». Но в приоритете у него другие планы: построить депо, а потом, быть может, расширить свой железнодорожный парк и создать электропоезд в таком же масштабе, причем «с нуля», как изначально мечтал. **ММ**



Хотите увидеть садовый локомотив своими глазами? Смотрите видеоролик.



Минипаровоз, собранный машинистом-моделистом

СПАРТАКИАДА

Лыжная эстафета

19 КОМАНД ПОЛУЧИЛИ ПЕРВЫЕ ОЧКИ В ОБЩЕКОМАНДНОМ ЗАЧЁТЕ СПАРТАКИАДЫ



В гонке приняли участие 76 работников метрополитена

Смешанная эстафета по лыжным гонкам прошла 21 февраля на стадионе «Авангард» в Измайловском парке. На старт вышли 19 команд, каждая из которых состояла из двух женщин и двух мужчин. Впервые чемпионом эстафеты стала команда Управления метрополитена. Светлана Тазетдинова, Ольга Корнилова, Александр Петров и Андрей Лебедев пробежали шесть кругов за 1 час 2 минуты 16 секунд. **ММ**

I МЕСТО — УПРАВЛЕНИЕ
II МЕСТО — СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ
III МЕСТО — ДИТС



Как прошла гонка — смотрите в фоторепортаже

ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

Спортивное движение

Службы электроснабжения ДИ

В СПАРТАКИАДЕ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА 2020 ГОДА КОМАНДА ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ВЗЯЛА ЗОЛОТО В ДВУХ СОСТЯЗАНИЯХ ИЗ ПЯТИ И ВОШЛА В ТОП-3 В ОБЩЕКОМАНДНОМ ЗАЧЁТЕ. КТО И КАК ПОПУЛЯРИЗИРУЕТ СПОРТ В СЛУЖБЕ — УЗНАЛА РЕДАКЦИЯ ММ.

ИНСТРУКТОР

За популяризацию активного и здорового образа жизни в подразделении отвечает Евгения Веречева — инструктор по физической культуре, кандидат в мастера спорта по спортивной гимнастике. В 2010 году Евгения окончила Кузбасский областной педагогический институт им. Н. М. Голянской по специальности «Физическая культура», а в 2021-м получила диплом магистра по специальности «Техносферная безопасность» в Казанском национальном исследовательском технологическом университете. В свободное время занимается баскетболом и лёгкой атлетикой.



Евгения Веречева — на фото слева

пейнтбол, прыжки с парашютом, картинг. В планах на 2021 год — джиппинг и картинг под открытым небом. Кроме этого, работники подразделения ежегодно выезжают на двухдневные форумы — молодёжный и семейный. Их программа охватывает как спортивные, так и культурно-массовые активности.

ИНФРАСТРУКТУРА

Пловцы Службы занимаются по месту жительства — стоимость абонементов в бассейны компенсирует профсоюз. Волейболисты и баскетболисты два раза в неделю тренируются в зале электродепо «Варшавское». Для футболистов с ноября по март профсоюз арендует футбольное поле, но в связи с объединением Службы электроснабжения Дирекции инфраструктуры метрополитена и Службы энергохозяйства Мосгортранса тренировки для всех игроков будут проходить в манеже, который арендует Мосгортранс. Кстати, там уже состоялся первый товарищеский матч между коллегами.

ДОСТИЖЕНИЯ

В общекомандном зачёте Спартакиады 2020 года Служба электроснабжения ДИ заняла третье место, поднявшись на 10 строчек по сравнению с 2019 годом. Самое сильное направление Службы — футбол. Команда выиграла золото в большом и мини-футболе, а семь игроков подразделения были включены в сборную мосметро, которая стала чемпионом футбольного турнира в рамках Московских зимних корпоративных игр в феврале 2021 года. Баскетбольная команда Службы электроснабжения ДИ, в которой играет в том числе заместитель начальника Службы Антон Жуков, по результатам Спартакиады-2020 оказалась в шаге от пьедестала, заняв четвертое место.

Среди спортсменов Евгения Веречева особенно выделяет электромеханика Вячеслава Никулина (футбол, лёгкая атлетика, плавание), электромонтёра и мастера спорта по хоккею с мячом Дмитрия Лапкина (футбол, лёгкая атлетика) и диспетчера Галину Хлопяникову (лыжные гонки, плавание, настольный теннис).



Лучшая футбольная команда метрополитена — 2020

МЕРОПРИЯТИЯ

Служба электроснабжения ДИ проводит множество внутренних мероприятий. Организаторами выступают председатель Совета молодёжи Алла Моор, её заместитель Анастасия Никулина и, конечно, спортивный инструктор Евгения Веречева. В копилке подразделения —

Как присоединиться к спортивному сообществу Московского метрополитена

1 Отправить запрос dialog@mosmetro.ru

Укажите, в каком подразделении работаете, и мы вышлем контакты вашего спортивного инструктора.

2 Подписаться на [@sport_mosmetro](https://www.instagram.com/sport_mosmetro)

Самые актуальные новости, фоторепортажи, результаты турниров, наборы команд — теперь и в Инстаграме.

3 Заполнить анкету

Расскажите, какими видами спорта хотите заниматься на базе мосметро. Достаточно навести камеру на qr-код, открыть ссылку и ответить на шесть коротких вопросов.



Корпоративная жизнь

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН – ЭТО ЦЕЛЫЙ МИР! ТАК СЧИТАЮТ МНОГИЕ, ВЕДЬ СРЕДИ КОЛЛЕГ ЛЕГКО МОЖНО НАЙТИ ЕДИНОМЫШЛЕННИКОВ ПО ИНТЕРЕСАМ. НАЙДИТЕ СРЕДИ СООБЩЕСТВ МОСМЕТРО ТЕ, ЧТО БЛИЗКИ ВАМ!

ВАШИ ИНТЕРЕСЫ

-  музыка
-  активный досуг
-  история
-  театр
-  танцы
-  КВН
-  волонтерство
-  для детей
-  новые инициативы
-  ветеранам метро
-  отдых и здоровье



АКАДЕМИЧЕСКИЙ ХОР

В составе – работники метрополитена. Репертуар самый разнообразный. Дирижёр – Борис Тараканов, лауреат Гранта Президента России, профессор.

☎ 8 (985) 350-29-43,
8 (499) 321-66-80, Кирилл Дьяков

Репетиции: вт., чт., 15:30 - 17:30,
пр-т. Мира, 42, стр. 1, актовый зал

СПОРТДВИЖЕНИЕ МОСМЕТРО

Ежегодно в метро проходит Спартакиада, которую организует профсоюз. Борьба идёт более чем в 15 видах. Есть соревнования вне зачёта Спартакиады. Наши люди участвуют в городских состязаниях и занимаются в спортзалах и секциях.

Подробности – в первичных профсоюзных организациях и у спортинструкторов подразделений. Узнать контакты можно по почте dialog@mosmetro.ru

Еще о способах влиться в спортдвижение – на стр. 11

📷 @sport_mosmetro



ХОККЕЙНЫЙ КЛУБ

Команда, собранная из работников подземки, успешно участвует в городских чемпионатах и масштабных турнирах среди предприятий железнодорожной отрасли.

☎ 8 (926) 880-07-55, Евгений Дудукин

📷 @hcmosmetro

МУЗЕЙ МЕТРОПОЛИТЕНА

Уникальные собрания исторических предметов и документов, лектории и кинопоказы, экскурсии и интерактивные тренажёры машинистов – это и многое другое вы найдёте в Центре профориентации и музее метро.

Метро «Выставочная»

☎ 8 (499) 321-64-61

📷 @profmetro

📌 vk.com/profmetro



ГОРНЫЙ КЛУБ

Любителей гор объединил один из наших спортинструкторов. Альпинисты метро тренировались на Полушкинских каменоломнях в Подмосковье, добрались до Воргольских скал в Липецкой области и не только. А впереди у них новые (высокие!) цели.

☎ 8 (925) 094-68-03, Ирина Федянина

✉ kim-extreme@mail.ru

📌 vk.com/club186898979

КЛУБ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ

Если вы увлекаетесь историей метрополитена и его артефактами, то вам сюда. В сообществе можно обмениваться предметами коллекционирования, общаться и совершать увлекательные экскурсии в кругу близких по духу людей.

🌐 n-metro.ru

📷 @nashemetro



И как в неё влиться

КЛУБ РЕСТАВРАТОРОВ

Собравшись вместе, коллеги помогли Центральному музею Вооружённых сил. Сейчас реставраторы метро смотрят в сторону родного предприятия, где есть немало исторической техники, достойной новой жизни.

☎ 8 (926) 432-99-92, Григорий Антошин



КЛУБ РЕКОНСТРУКТОРОВ САМОДЕЯТЕЛЬНЫЙ ТЕАТР «МЕТРО»

Наши реконструкторы способны воссоздать антураж разных эпох в истории метро и страны. На базе клуба действует театральная студия для детей и взрослых. Один из педагогов – мастер исторического танца.

☎ 8 (969)000-19-35, Анна Бартини



СОВЕТ МОЛОДЁЖИ

Объединяет работников до 35 лет. Сотрудничает с молодёжными объединениями Москвы, участвует в городских мероприятиях, творческих фестивалях, конкурсах, форумах, саммитах и реализует свои инициативы.

Узнать контакты председателя СМ своего подразделения можно, написав на dialog@mosmetro.ru

📷 @sm_metro

📺 vk.com/smmosmetro



35-Й ОТРЯД

Для наших детей 12-18 лет открыт клуб личностного развития и профессиональной подготовки. Ребята узнают метрополитен, ходят на экскурсии, встречаются с интересными людьми, весело и с пользой проводят досуг.

☎ 8 (495) 622-25-86

✉ 35-otryad@mosmetro.ru

📷 @35_otryad

Метро «Выставочная», каб. 133
Пр-т Мира, 41, стр. 2, каб. 345
Занятия дважды в неделю
Есть группа выходного дня



СОВЕТ ВЕТЕРАНОВ

Те, кто верен предприятию многие годы, получают почётный знак «Ветеран труда метрополитена». У ветеранов есть своя организация. Они выезжают на экскурсии, отмечают памятные даты, встречаются в своём клубе, вместе с профсоюзом проводят творческие конкурсы для коллег и не только.

☎ 8 (495) 622-23-01

Пр-т Мира, 41, стр. 2, 2-й этаж,
каб. 262, вт., чт., 11:00-15:00



ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС МЕТРОПОЛИТЕНА

Это уютное местечко в лесопарковой зоне. Работникам и членам их семей здесь особенно рады и предлагают скидки. Например, сейчас действует льготный тариф – 777 руб. с человека в сутки (будни).

☎ 8 (495) 598-81-70

🌐 www.okmetro.ru

📷 @metro_okm

Одинцовский г.о., п. Лесной Городок,
ул. Железнодорожная, 12



СТУДЕНЧЕСКИЙ ОТРЯД

Если в семье есть студент профильного для транспорта вуза или колледжа, ему доступен реальный опыт в профессии. При этом платят зарплату и дают преимущества при устройстве на постоянную работу в метро.

☎ 8 (495) 622-78-33

✉ studostryad@mosmetro.ru



Рождение МОСКОВСКОГО ТРАМВАЯ

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ИМЕЕТ ДРЕВНИЮ ИСТОРИЮ, НО В СОВРЕМЕННОМ ПОНИМАНИИ ЕГО ПОЯВЛЕНИЕ МОЖНО ДАТИРОВАТЬ НАЧАЛОМ XIX ВЕКА. А БУРНОЕ РАЗВИТИЕ НАЧИНАЕТСЯ С ПОЯВЛЕНИЕМ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. И, РАЗУМЕЕТСЯ, НОВЫЕ ИМПУЛЬСЫ РАЗВИТИЮ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ДАЛО ИЗОБРЕТЕНИЕ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЯ И ДВИГАТЕЛЯ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ.

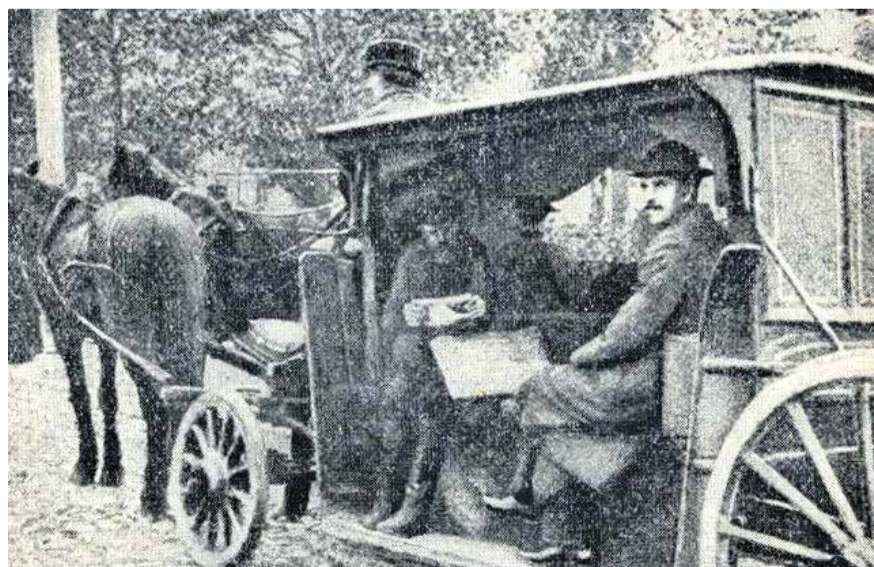
В Москве вплоть до начала прошлого века основным видом общественного транспорта оставался конный. К концу XIX века в городе насчитывалось почти 100 тысяч извозчиков. Но их уже теснили новые виды транспорта – «линейка», затем конка, паровой трамвай, электрический трамвай, автобус, троллейбус и, наконец, метро.



Извозчик в Кремле (1903)

Первый полноценный общественный транспорт в Москве появился в 1847 году. Назывался он «линейка» и представлял собой вагончики-телеги (зимой – сани) с крышей, но без стен, запряжённые двумя-тремя лошадьми. Продольно расположенные сиденья вмещали от 10 до 14 пассажиров. Линейки следовали строго по маршруту и продержались в Москве до 1917 года. С городских улиц их вытеснили конные трамваи, появившиеся в Москве в 1870 году.

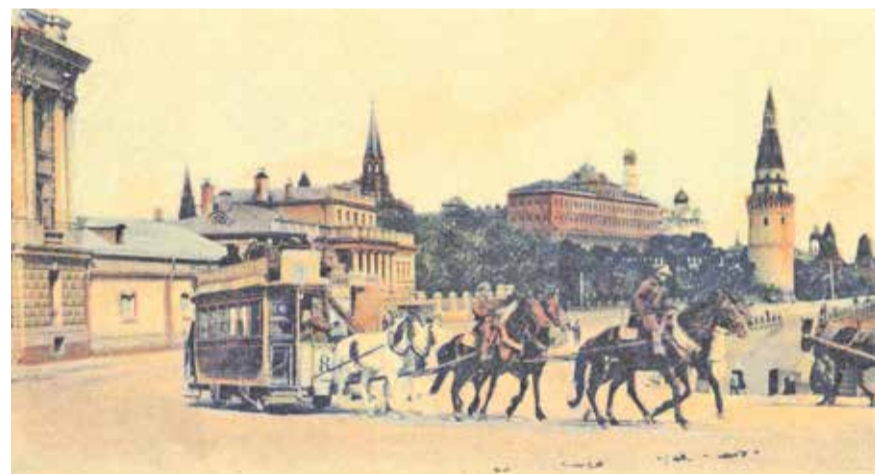
Конный трамвай (в России его называли «конка») впервые появился в североамериканском городе Балтиморе в 1828 году. Однако тогда, несмотря на большую потребность в перевозках, конка широкого распространения не получила – потому что использовались обычные железнодорожные рельсы, выступающие над уровнем мостовой на 15 см, что сильно мешало прочему уличному движению. Лишь после 1852 года, когда инженером Альфонсом Луба был изобретён рельс с желобом для гребня колеса, который можно было утопить в дорожное полотно, конки начали шествие по городам Северной Америки и Европы. Изобретение Альфонса Луба оказалось незаменимым на городских улицах и фактически используется до сих пор.



Московская «линейка»

В России первые рельсы в городской черте проложили в Санкт-Петербурге в 1860 году по проекту инженера Георгия Домантовича. Тогда линию использовали исключительно в грузовых целях. А первое пассажирское движение конного трамвая началось в столице в 1863 году. Двигались конки медленно и нерегулярно, вагоны были постоянно переполнены, амортизаторы отсутствовали, поэтому петербуржцы прозвали этот транспорт «сорок мучеников». Тем не менее именно в Санкт-Петербурге была создана самая большая сеть конного трамвая.

В Москве первая конка появилась в 1870 году. Тогда на средства купца Ильина была выстроена полтораверстовая грузовая линия, соединившая мастерские в Благовещенском переулке (в них изготавливали товарные железнодорожные вагоны) с грузовыми путями Брестского (Белорусского) вокзала. Линия просуществовала до 1880 года. Первая же пассажирская линия конки была проложена в Москве в 1872 году в связи с открытием Политехнической выставки. Она прошла от Иверских ворот через Неглинную улицу и Бульварное кольцо до Тверской заставы и имела протяжённость порядка 4,5 км. К концу XIX века сеть конных железных дорог Москвы достигла 88 вёрст (94 км). 11 конно-вагонных парков обслуживало 25 линий. В качестве городского транспорта конка прослужила вплоть до 1911 года. Уже в конце XIX века на улицах городов начинают появляться электрические трамваи, которые постепенно вытеснили конку.

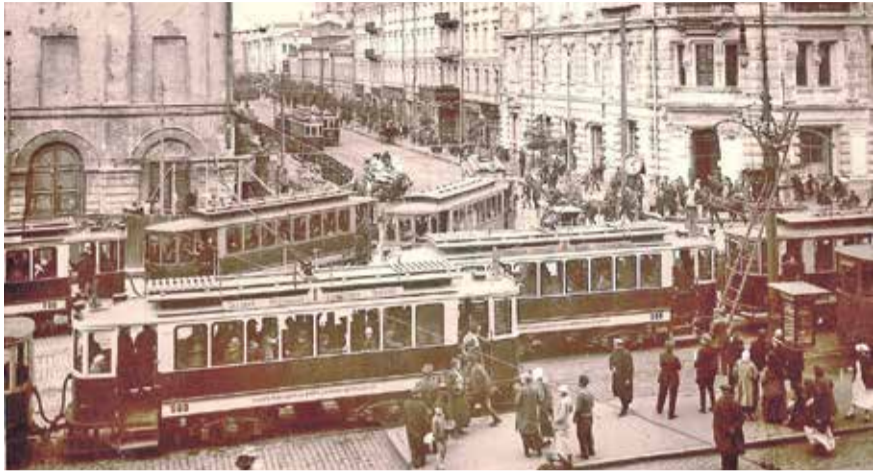


Конка заезжает на Большой Каменный мост

Создателем трамвая считается немецкий инженер Эрнст Вернер фон Сименс. В 1879 году на Берлинской промышленной выставке он продемонстрировал небольшой электрический локомотив, катавший посетителей выставки на вагончиках-скамейках. В 1881 году в Берлине фирмой Siemens & Halske был запущен первый в мире трамвай. Правда, российский военный инженер Фёдор Аполлонович Пироцкий ещё за год до этого электрифицировал небольшой участок железнодорожного пути под Петербургом и продемонстрировал «самоходное движение» вагона конки. Но изобретение инженера Пироцкого финансирования не получило, и первые трамваи в Российской империи (движение по маршруту Александровская площадь – Крещатик – Большая Жандармская улица в Киеве было запущено 13 июня 1892 года) были производства фирмы Siemens & Halske. Хотя при создании трамвая Сименс использовал в том числе некоторые наработки российского учёного.

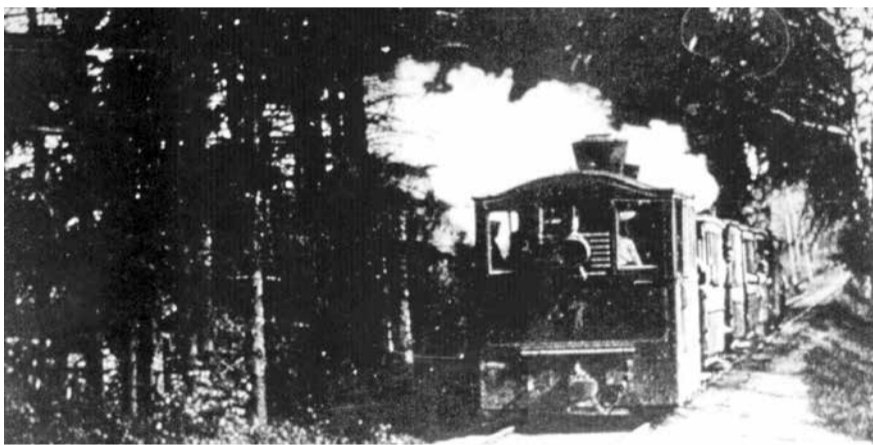
Самым старым трамваем на территории современной России является калининградский трамвай – линия открылась в 1895 году. Но на тот момент это был германский город Кёнигсберг. А первым трамваем, появившимся непосредственно в России, является трамвай нижегородский. Произошло это событие в 1896 году. В Санкт-Петербурге полноценный трамвай появился только в 1907 году. Объясняется это как раз хорошо развитой сетью конного трамвая и, соответственно, сильным лобби конных компаний,

которые попросту не пускали на улицы новый вид транспорта. В азиатской части России первая трамвайная линия была открыта 9 октября 1912 года во Владивостоке.



Московский трамвай

В Москве первая электрифицированная линия конки протянулась от Бутырской заставы до Петровского парка. В пассажирскую эксплуатацию она была запущена 7 апреля 1899 года – именно эту дату можно считать днём рождения московского трамвая. С этого момента начинается новый этап в развитии общественного транспорта города. Электрический трамвай стремительно вытесняет с улиц города устаревшую и медленную конку и извозчиков. Начинается активное строительство новых линий.



Московский «паровичок» в районе современного парка «Дубки»

Правда, за несколько лет до этого, 22 июля 1886 года, почти по тому же маршруту (от Бутырской заставы до Петровской (Тимирязевской) сельскохозяйственной академии) отправился первый трамвай на паровой тяге, который москвичи ласково назвали «паровичком». Некоторое время паровой трамвай также ходил в летнее время на Воробьёвы горы. К небольшому паровозу прицеплялись два двухэтажных вагона, по 40 мест в каждом. «Паровичок» ходил только по пригородным линиям (тогда всё это было пригородом), поскольку из-за большого количества дыма использование его на городских улицах было невозможно. В 1911 году началась постепенная электрификация линии, и в 1922 году она была полностью электрифицирована. Московский «паровичок» ушёл в историю.

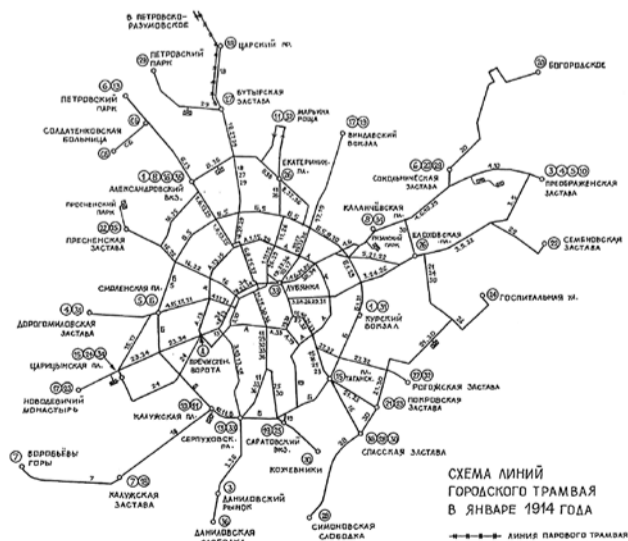


Схема линий городского трамвая в январе 1914 года

К 1914 году электрический трамвай становится основным пассажирским транспортом Москвы, выйдя на первое место по объёму перевозок и продержавшись в этом статусе вплоть до 1950-х годов.

О важности трамвая для новых властей свидетельствует фраза, сказанная «всесоюзным старостой» Михаилом Ивановичем Калининым в июле 1923 года, после запуска новой трамвайной линии в Останкино: «Если в городе работает трамвай – значит, в городе действует Советская власть». **ММ**

АНОНС

Открыт приём заявок на участие в фестивале

«Литературный рельс – 2021»

ПЯТЫЙ ЕЖЕГОДНЫЙ КУЛЬТУРНО-ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ «ЛИТЕРАТУРНЫЙ РЕЛЬС» СОСТОИТСЯ 22 АПРЕЛЯ 2021 ГОДА.

Традиционно участникам фестиваля нужно будет прочитать стихотворение (собственного сочинения или любого другого автора) про транспорт или путешествия. Все участники нашего фестиваля получают в подарок памятную карту «Тройка» и кусочек настоящего рельса. Вероятно, в этом году фестиваль «Литературный рельс» впервые пройдет не в Технической библиотеке Московского метрополитена, а в необычном и очень атмосферном месте. Где? Следите за новостями в социальных сетях Профметро!

Ждём ваших заявок на электронный адрес: biblioteka@mosmetro.ru
Не забудьте указать свои Ф.И.О., возраст, контактный телефон и произведение, которое планируете прочитать.

КНИЖНАЯ ПОЛКА



Андрей Потапенко
Московское метро. Сталинские линии

ISBN 978-5-4493-6614-6
Издательская система Ridero, 2018

Книга историка и краеведа Андрея Потапенко рассказывает о станциях московского метро, сооружённых в так называемую сталинскую эпоху – с середины 1930-х по середину 1950-х годов.

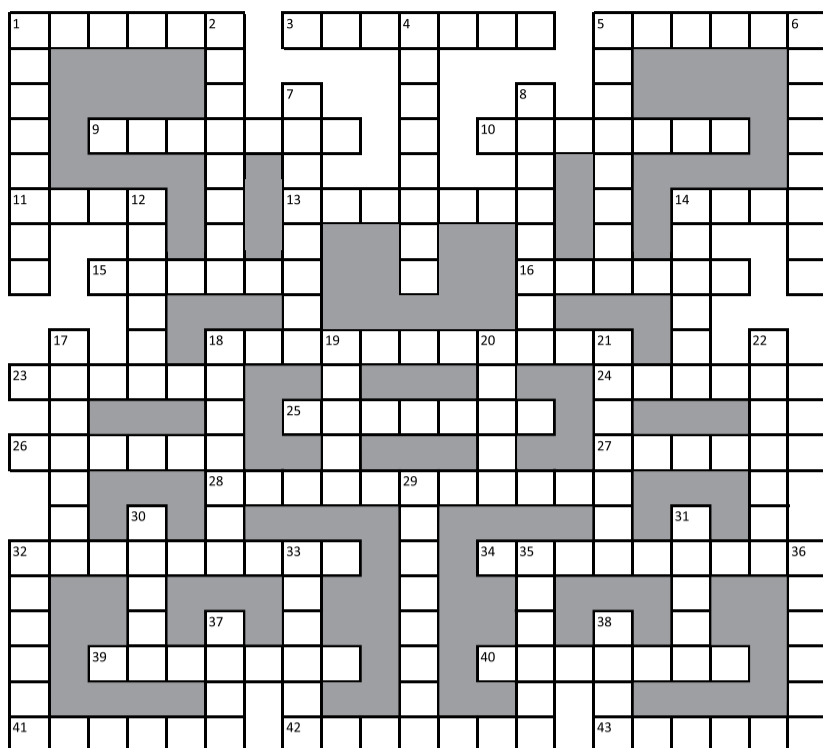
Краткий путеводитель содержит подробное описание истории строительства и архитектурных особенностей станций первых пяти очередей

строительства московского метро. Издание содержит большое количество схем и исторических фотографий. **ММ**



Книгу можно скачать в электронном виде в онлайн-библиотеках или купить в бумажном виде на сайте издательства.

КРОССВОРД



ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА

По горизонтали: 2. Правдолюб. 7. Служба. 8. Арарат. 9. Апсида. 10. Дерево. 12. Жёсткость. 14. Аршин. 15. Сокол. 17. Столб. 19. Университет. 20. Русич. 23. Повар. 27. Пикет. 29. Подрядчик. 30. Сторож. 32. Погода. 33. Шапито. 34. Кривая. 35. Земляника.

По вертикали: 1. Владыкино. 2. Пассажир. 3. Вира. 4. Обед. 5. Барельеф. 6. Баскетбол. 9. Аннино. 11. Оборот. 13. Каширская. 15. Сыр. 16. Луч. 17. СТП. 18. Бур. 21. Угрешская. 22. Индекс. 24. Оферта. 25. Арбатская. 26. Тепловоз. 28. Выкройка. 31. Жезл. 32. План.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Рекламный проспект, сложенный гармошкой
3. Городской рельсовый транспорт
5. ТЧ-11
9. Место остановки поезда
10. Крепёжная деталь рельса на шпалах
11. Город пятого метрополитена в СССР
13. Военное звание высшего офицерского состава ВМФ
14. Персонаж пьесы «Вишнёвый сад»
15. Корабль Юрия Гагарина
16. Серия трамваев нового поколения
18. ТЧ-12
23. Станция Замоскворецкой линии
24. Право и возможность управлять
25. Проверочное испытание
26. Станция Арбатско-Покровской линии
27. Родина первого метрополитена в мире
28. Мастер по восстановлению культурного наследия
32. Токоприёмник с подъёмным механизмом
34. Движущаяся лестница
39. Математика для старшеклассников
40. Двухколёсное транспортное средство
41. Три аршина
42. Периодическая выставка-продажа товаров
43. Элемент сборной крепи подземного сооружения

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Резервуар для жидкого топлива
2. «Вертушка» на проходной
4. Станция метро, расположенная в Московской области
5. Летательный аппарат с вертикальным взлётом и посадкой
6. Станция метро в Новой Москве
7. Исполнитель роли метростроителя в фильме «Я шагаю по Москве»
8. Социальная группа, обладавшая определёнными передаваемыми по наследству правами и обязанностями, закреплёнными в обычае или законе
12. Рыболовная снасть
14. Печатное периодическое издание
17. Карточка делового человека
18. Африканское животное
19. Обратное движение ствола орудия
20. Прекрасная виновица Троянской войны
21. Порода служебных собак
22. Высшая оценка знаний
29. «ВДНХ» на языке диспетчеров
30. Внеурочный выходной
31. Многоугольник с резьбой в центре
32. Наклонная плоскость, заменяющая лестницу
33. Непредвиденная поломка механизма
35. Город в России с самым коротким метрополитеном
36. Набор скорости перед взлётом
37. Время суток
38. Металлический стержень с нарезанной резьбой

ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ

Станция «Библиотека им. Ленина»

Мы продолжаем знакомить наших читателей с фотографиями из разных эпох существования московского метро и историями, связанными с тем, что изображено на этих фото.

Открыта 15 мая 1935 года. Своё название станция получила по расположенной рядом крупнейшей в нашей стране Российской государственной библиотеке (до 1992 года – Государственная библиотека СССР имени В. И. Ленина).

«Библиотека им. Ленина» – самая первая односводчатая станция в московском метро. Несмотря на мелкое заложение (12 метров), станция была возведена закрытым способом с обделкой стен из монолитного бетона, а своды – из бутового камня. Такую технологию пришлось применить, чтобы не нарушать уличного движения по Моховой улице – важной транспортной артерии столицы. Станция строилась в чрезвычайно стеснённых условиях из-за небольшого расстояния между существующими зданиями, вследствие этого ширина платформы составляет всего 8 метров.

Станция была сооружена с двумя вестибюлями. Южный, построенный по проекту архитекторов С. М. Кравца и А. М. Соколова, был расположен в начале

Станция «Библиотека им. Ленина», 22 апреля 1947 года (фото Леонида Великжанина)



Станция «Библиотека им. Ленина» сегодня



Моховой улицы, рядом с домом Пашкова – старым зданием библиотеки. В середине 1980-х годов он был полностью перестроен и сейчас используется как наземный вестибюль станции «Боровицкая». Второй, северный, вестибюль (арх. П. П. Файдыш и С. П. Лавров), использовался как совмещённый вход на станции «Библиотека им. Ленина» и «Улица Коминтерна» (сейчас – «Александровский сад»). Здание наземного вестибюля было вписано в угол гранитных лестниц, ведущих в новое здание библиотеки. **ММ**

Библиотека им. Ленина, на переднем плане – несохранившийся северный наземный вестибюль (фото Наума Грановского)



В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ МЫ ЗАДАЛИ НЕПРОСТОЙ ВОПРОС:

идейным вдохновителем какого проекта, являющегося сегодня символом нашего города, стал один из архитекторов, принимавших участие в проектировании станции «Ленинские горы»?

ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ

Речь идёт о знаменитом архитекторе Борисе Тхоре, который после окончания МАРХИ с 1952 по 1959 год работал в «Метрогипротрансе» и принимал участие в проектировании двух станций Московского метрополитена: «Ленинские горы» (сейчас – «Воробьёвы горы») и «Горьковская» (сейчас – «Тверская»). В 1959–2002 годах он руководил мастерской в Управлении по проектированию общественных зданий и сооружений «Моспроект-2». Именно там и родились знаковые для Москвы проекты – Государственный Кремлевский дворец (1961), улица Новый Арбат и Новоарбатский мост, соединяющий её с Кутузовским проспектом (1957–1963). Ещё один невероятный на тот момент проект архитектора – спорткомплекс «Олимпийский» на проспекте Мира (1980), за который архитектор получил Ленинскую премию.

В начале 1980-х годов Борис Тхор посетил Америку, где увидел величественные и монументальные высотные строения и загорелся идеей создать устремлённый в будущее район Москвы с самой передовой архитектурой. В 1991 году Борис Тхор озвучил идею возведения делового района московским властям, а уже в конце 1990-х годов началось строительство Московского международного делового центра «Москва-Сити», ставшего сегодня одним из главных символов современной Москвы.



Мемориальная доска, посвящённая Борису Тхору, установленная внутри вестибюля торгово-пешеходного моста «Багратион» в ММДЦ «Москва-Сити»

ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Дорогие читатели, многие станции Московского метрополитена меняли свои названия, а некоторые из них делали это неоднократно. Переименование станций было связано с различными причинами, в том числе и политическими: сменялись эпохи, и станция, носившая своё название в течение многих лет, получала новое имя. В истории московского метро даже была станция, официально переименованная дважды в течение нескольких дней. Если вы знаете, о какой станции идёт речь, то до **1 апреля** пришлите вашу версию на почту gazeta@mosmetro.ru. Не забудьте указать свои контактные данные (имя, фамилию и номер телефона), а также вашу должность и название подразделения, в котором вы работаете. Среди всех, кто пришлёт нам правильный ответ, мы разыграем приз – уникальную книгу, посвящённую Московскому метрополитену.